SENADO

DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

SECRETARIA

XLVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 200 de 2000

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

JUNIO DE 2000

GRUPO DE PASAJEROS EN DEFENSA DE LA ESTACION CENTRAL COMO TERMINAL DE TRENES

****

Versión taquigráfica de la sesión
del día 7 de junio de 2000

ASISTENCIA

PRESIDE : Senador Eleuterio Fernández Huidobro - ad - hoc -

MIEMBROS: Senadores Sergio Chiesa, Jorge Larrañaga, Rafael Michelini y Orlando Virgili

INVITADOS ESPECIALES : Grupo de Pasajeros en Defensa de la Estación Central como Terminal de Trenes, integrada por: Marcelo Benoit, Esteban Martínez, Beatriz Cuenca, Luz Alvarez de Ron y Celestino Martínez

SECRETARIO: Julio Méndez Vila

AYUDANTE: María Cecilia Fernández

***

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 43 minutos)

Antes que nada quiero aclarar que para mí es un honor ocupar la Presidencia en lugar de la señora Senadora Arismendi.

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida a nuestros invitados y los deja en el uso de la palabra.

SEÑOR BENOIT.- Nuestra intención es desarrollar nuestra argumentación en torno a los perjuicios que a nuestro entender traería para la sociedad el desmantelamiento y traslado de la terminal de trenes 500 metros hacia el norte.

SEÑOR MARTINEZ.- En nuestra opinión, el Plan Fénix que se quiere implantar tiene inconvenientes de orden técnico, económico y legal.

Desde el punto de vista técnico, el traslado de la estación y la desaparición de la playa de maniobras va a acarrear un problema para el transporte ferroviario. Actualmente, la playa de maniobras se utiliza no sólo para los trenes de pasajeros que se dirigen hacia la Estación "25 de Agosto", sino también para los de descarga que van hacia el puerto, que esperan allí y, eventualmente, se forman y se desarman trenes de carga. Al desaparecer esta playa, los trenes tendrían que esperar en la Estación "Lorenzo Carnelli" que actualmente está sobrecargada de tráfico propio. A ese debemos sumarle el que va a existir como consecuencia del traslado de maderas debido al plan forestal. A corto plazo esto llevará a una congestión de la red ferroviaria que la hará colapsar, ya que los trenes en lugar de esperar en carril, como no va a haber lugar, tendrán que hacerlo en "Peñarol", en "Manga" y en todas las estaciones que tengan desvío de cruces, lo que incrementará los tiempos de viajes y los costos y hará inviable el traslado de la madera por ferrocarril.

Desde el punto de vista económico, para nosotros implicaría un gasto innecesario desmantelar la infraestructura ferroviaria existente actualmente para construir una que se adecue a la nueva terminal. Según trascendidos en la prensa, la cifra rondaría los U$S 5:000.000, aunque en otras oportunidades se habló de U$S 2:000.000 y últimamente sería de alrededor de U$S 6:000.000. La Estación se ubica frente a donde actualmente cruza la vía del puerto, y el Plan Fénix prevé llevarla al predio que está al lado del Montevideo Rowing Club. A su vez, para que no haya paso a nivel, se pretende construir una especie de viaducto similar al de la Avenida Agraciada, y entendemos que esa zona es muy peligrosa para el tráfico carretero ya que en los accesos se forma una "S", que tendría un costo de U$S 10:000.000. Como dijimos, consideramos que todo ese gasto es innecesario, máxime teniendo en cuenta la política de gobierno de ahorro y austeridad y, además, manteniendo la playa de maniobras de la Estación Central, lo que no impide desarrollar un proyecto inmobiliario en el área, se puede conservar la vía del puerto en ese lugar, tener una playa de maniobras para los trenes de carga y de pasajeros y, por otro lado, permitiría el incremento de los trenes de pasajeros.

En cuanto a los argumentos legales, cuando se vendió la Estación Central al Banco Hipotecario, se violó la Carta Orgánica de AFE en su artículo 18, que prohíbe a la Administración vender elementos esenciales para su servicio. De la Estación Central salen y llegan trenes de pasajeros, además de los trenes de carga que mencionábamos y también están las oficinas de AFE, por lo cual es necesaria para el servicio ferroviario, a pesar de que el Directorio la declaró absolutamente innecesaria.

Por otra parte, mediante el proyecto de desmantelamiento de la playa de maniobras y la construcción de torres de vivienda o hipermercados –tal como trascendió en la prensa- se violaría la resolución Nº 1097/975, que es una ampliación de la ley de monumentos históricos. En el numeral 16 de esa resolución se declara a la Estación Central monumento histórico nacional. Asimismo, las servidumbres de esa resolución dicen que no se pueden afectar las líneas, el carácter o la finalidad del edificio. En este sentido, la Estación Central fue construida para funcionar como una estación de trenes y, al amparo de esa resolución, no puede cambiar su finalidad. Además, el padrón en el cual se encuentra la Estación Central, que ha sido declarada monumento histórico nacional, es el Nº 10.415 que ahora fue renumerado y pasó a ser el Nº 417.212/216, y abarca no sólo el edificio de la estación, sino también todas las playas de maniobra y todas las vías que están atrás hasta la calle Guatemala. Es de hacer notar que en los hechos ya hubo una violación de esa resolución al vender la mitad de lo que fue la playa de cargas a ANTEL para construir los edificios anexos a la Torre de las Comunicaciones, o sea los galpones C y D y donde estaba la vía giratoria. Sin embargo, esto no resulta tan vital para la operativa ferroviaria, como lo es la playa de maniobras, ya que la playa de cargas no tenía salida directa a las vías principales. Como la playa de maniobras sí la tiene y es por donde salen los trenes, esto acarrearía al país enormes inconvenientes desde el punto de vista de gastos y por todo lo que ya mencionamos.

Cabe señalar que hemos realizado una encuesta entre los pasajeros de los trenes y el 78% de quienes suben o bajan en la Estación Central no van a ir a la estación nueva porque es gente que viene de trabajar, está cansada y viene caminando, incluso, desde la Rambla Sur –quiere decir que no camina poco para llegar hasta la Estación– y no les resulta atractivo movilizarse medio kilómetro más. Además, una gran cantidad de pasajeros llegan a la Estación durante los últimos 5 ó 10 minutos antes de que parta el tren, lo que implica que no llegarían a tiempo si se traslada la estación.

Por otra parte, los propulsores del Plan Fénix han propuesto un boleto combinación el que, obviamente, no va a tener el mismo costo que un viaje de tren actual sino que se incrementaría. Cuando en la encuesta se preguntó a los pasajeros si usarían el boleto combinación, tomando en cuenta que sería más caro, el 83% dijo que no.

La cifra de 78% representa alrededor del 50% de los 1.200 pasajeros de la línea a 25 de Agosto, lo que va a hacer económicamente inviable la explotación de los trenes y llevará, nuevamente, a su supresión.

Por otro lado, en la prensa se manejó una cantidad de 20.000 pasajeros diarios para la nueva estación, cosa técnicamente imposible de lograr. Para llegar a ella, tendrían que llegar y salir de la nueva estación, por día, seis trenes por hora completos, es decir con 200 pasajeros, durante 15 horas.

Por otra parte, la capacidad de las vías de AFE es de 4 trenes por hora, llegando y saliendo de la Estación Central actual, con señalización mejorada y con todas las estaciones de cruce abiertas. Es necesario tener en cuenta que después de Sayago y Peñarol, las líneas son de vía única y, en consecuencia, los cruces se deben realizar entre estaciones. Como hay muchas estaciones cerradas –solamente cumplen función de parada y no tienen personal– los desvíos de cruce no se utilizan y, por lo tanto, las estaciones de cruce son muy pocas. En consecuencia, no se podrá alcanzar esa cifra de la que se habla.

La capacidad total de las vías de AFE en el momento actual, en la estación nueva, es de 15.000 pasajeros por día.

SEÑOR BENOIT.- La capacidad técnica de las líneas de AFE de 4 trenes por hora es teórica, porque el desmantelamiento que ha sufrido su infraestructura y la falta de señalización moderna reducen dicha capacidad.

En cuanto a los 15.000 pasajeros, se está teorizando sobre una ocupación del 100%, cosa que es imposible de alcanzar, porque no existe tanta demanda en los corredores metropolitanos, como para que los trenes salgan a capacidad colmada desde la estación. Incluso, la ubicación inconveniente de la estación nueva haría disminuir más el número de pasajeros. La Estación Central posee mayor atractivo para los pasajeros que la nueva estación que está, reitero, en un lugar inconveniente que se aleja de los corredores de transporte urbanos.

En el material que les vamos a dejar hemos recopilado una serie de notas que demuestra que no existen argumentos técnicos para desmantelar la Estación Central y que, además, se ha elaborado un programa arquitectónico –tal como lo expresa la nota del plan Fénix- que considera una demanda modesta para el servicio de pasajeros, la que no se acerca siquiera a la cifra de 20.000 pasajeros diarios a que hace mención la prensa. Además, les dejamos una nota de una reunión de gerentes de AFE, donde se comenta que la ubicación de la nueva terminal ferroviaria no ha sido avalada por ninguno de ellos, habiendo sido definida en otro ámbito, que priorizó el negocio inmobiliario sobre la operativa ferroviaria, cosa que consideramos muy grave.

En cuanto al transporte de madera, si bien es cierto que se habla de reabrir el ramal a La Tablada para realizar allí el acopio, debemos decir que dicha línea está abandonada desde 1988 y en este momento hay asentamientos sobre las vías. Pensamos que recuperar esa línea llevaría, por

lo menos, dos años. Sin embargo, la Estación Central se está desmantelando en este momento, o sea que cuando llegue el tráfico de la madera, no va a haber lugar para depositarla, por lo menos en un término de dos años, lapso al que habría que sumar el tiempo que insumiría hacer que La Tablada, que está cerca del Frigorífico Nacional, sea un nuevo puerto para acopio de madera. Para ese entonces, la Estación Central ya estaría desmantelada y habría un congestionamiento de la red ferroviaria, tal como ya se dijo.

SEÑORA CUENCA.- Debo decir que viajo desde 25 de Agosto, como usuaria del ferrocarril, desde hace 50 años.

El aspecto planteado hasta ahora ha sido el técnico. Quisiera apuntar, además de a esa agresión al monumento histórico simbolizado por la Estación Central, a algo que es vital. En Villa "25 de Agosto" el 75% de sus habitantes hemos sido ferroviarios. En consecuencia, la agresión que se sufrió con el desmantelamiento del ferrocarril, ya queda planteada desde este punto de vista. Ahora, viajamos hasta la Estación Central y como estamos acostumbrados a caminar, podemos llegar al centro en cuatro servicios de ferrocarril que hay desde las cinco menos veinte de la mañana. Se trata de cuatro servicios que vienen en la mañana y retornan en la tarde. La Estación Central, además de ser un monumento histórico, ha sido una suerte de núcleo familiar para toda la gente que desde allí viaja a distintos puntos de Montevideo, como Pocitos, al puerto e, incluso, hasta la costa de oro. El pasaje del ferrocarril sale $ 24 y para venir hoy aquí tuve que pagar $ 34 en CITA.

Además, todo esto representa también un deterioro social ya que los pocos usuarios y las pocas personas que conocemos el ferrocarril hemos mantenido la Estación Central, monumento histórico, porque ello tenía una razón de ser. Sin embargo, desde el momento en que ella deje de ser el punto de llegada de los trenes, nosotros mismos vamos a utilizar otros medios de transporte y, en consecuencia, ese monumento histórico que fue un orgullo y que ahora está siendo desmantelado, dejará de serlo. En consecuencia, deseamos que se respete la ley y que sea una base técnica lo que permita que tanto los usuarios como el resto de la Aguada no nos veamos agredidos por un proyecto que ha sido una especie de globo, o sea, todas perspectivas a través de las cuales se apunta a un pasaje del ferrocarril, que no es viable.

SEÑOR MARTINEZ.- También hemos elaborado un proyecto alternativo para la nueva estación, donde se compatibiliza –tal como se hace en otras partes del mundo– la operativa ferroviaria con el proyecto inmobiliario, adecuando la estación a las necesidades actuales. Teniendo en cuenta lo poco que se ha construido de la nueva estación, pensamos que se podría aprovechar eso para otros usos, trasladando las oficinas de AFE al nuevo edificio proyectado en el plan Fénix. Además, se podría utilizar la estación como centro de comercio exterior, usando los galpones como "loft" de viviendas y espacios para pequeñas y medianas empresas jóvenes. También sería factible la

construcción de dos edificios más, en lo que fue la playa de cargas. De esa manera, la gente podría ir a vivir a La Aguada, logrando una repoblación de esa zona.

Si esto se hiciera así, tendríamos vigente la alternativa del transporte ferroviario. Habría que tomar en cuenta un incremento futuro del transporte de carga y de pasajeros –principalmente ahora, que se está hablando de liberalizar el acceso a las vías por parte de las empresas privadas– y el aprovechamiento edilicio de la estación, que hoy está un tanto desaprovechada, ya que los galpones, y la parte destinada a cargas, actualmente no se usan. De esa forma, se podría lograr una ocupación efectiva del predio y que la gente fuera a vivir a esa zona y también a áreas aledañas. Entonces, se podría construir un centro económico activo y dinámico.

Por otra parte, hay que destacar un caso muy similar al nuestro, que ocurrió en Washington. En el año 1968, la United Station de Washington fue transformada en un centro de recepción para turistas. Así, se trasladó la terminal de los trenes, no 500 metros al norte, sino inmediatamente detrás del edificio original. Ese centro fracasó en 1978, es decir, tan solo 10 años después de su puesta en funcionamiento. La estación fue literalmente abandonada. En 1984 se comenzó su reconstrucción como terminal de trenes, y en 1988, cuando el edificio cumplía 80 años, se reinauguró como tal, y se le agregó un centro comercial. Por el simple hecho de haber puesto la estación en el lugar original –sin realizar promociones de descuento en los pasajes, ni incrementar los trenes de pasajeros– aumentó el número de pasajeros en un 25%. Es de hacer notar que se gastaron U$S 122:000.000 en trasladar la estación y transformarla en un centro de recepción para turistas. Se gastaron U$S 160:000.000 más para volverla al lugar original. Ese dinero se malgastó porque, si se hubiera conservado la estación en el lugar y compatibilizado los dos proyectos, se hubieran ahorrado U$S 300:000.000.

Pienso que nosotros vamos camino a lo mismo porque, tarde o temprano, si se realiza el proyectado desmantelamiento, se va a tener que volver al edificio original. En Hong Kong, por ejemplo, no sólo se trasladó la estación, sino que se demolió el edificio y sobre el lugar donde pasaban las vías se construyeron viviendas. Actualmente se están edificando túneles para volver a la zona original y levantar una nueva terminal subterránea, precisamente, por las viviendas que se construyeron donde estaban las vías. Es de hacer notar que realizar en nuestro país una construcción sería mucho más costoso, porque los terrenos donde está la estación y la playa de maniobra fueron ganados al mar. Por lo tanto, habría que contar con un sistema permanente de bombeo de agua, lo que encarecería mucho más esa opción y la haría inviable.

Todo esto implicaría dinero que el país podría destinar para otras áreas que lo necesitan más. Sin perjuicio de ello, se podrían compatibilizar ambos proyectos, o sea, el inmobiliario y el ferroviario.

SEÑOR BENOIT.- Si me permiten, voy a entregar a Secretaría la documentación que hemos traído.

SEÑOR MICHELINI.- Aclaro que desconocía ésta situación. Por tanto, recién me estoy enterando y no puedo emitir una opinión.

De todos modos, deseo saber si ustedes tienen conocimiento sobre si ya existe un proyecto concreto con respecto a lo que se va hacer en la playa de maniobras. ¿Se sabe cuánto se ha avanzado en los aspectos inmobiliarios o arquitectónicos de lo que se va a construir allí? En caso de que se haga referencia a ello en el documento que nos han entregado, por supuesto, no es necesario que se responda esta pregunta.

SEÑOR BENOIT.- Lo que ocurre es que las versiones de prensa van variando de un medio a otro porque, aparentemente, el proyecto con respecto a la playa de maniobras no está definido. Se ha hablado de instalar un hipermercado y un estacionamiento para dos mil automóviles, que sería lo que valorizaría la inversión realizada por quienes construirían los edificios. El problema es que todo se maneja de una manera muy condicional. También se ha dicho que se edificaría un centro cultural en la Estación Central. Pero lo único concreto es que se está construyendo la nueva terminal ferroviaria, que es lo que perjudica al servicio, desmantelando el resto de la playa de maniobras y parte del inmueble de la Estación. Como se trata de un monumento histórico, también se estaría contradiciendo la ley en ese aspecto. En cuanto al resto, no hay nada seguro.

SEÑOR MARTINEZ.- Como decía el señor Benoit, sólo se está construyendo la nueva estación. Incluso, ahora han surgido problemas por el proyecto según el cual se dividiría AFE en dos administraciones separadas. En el último número del semanario "Búsqueda", el arquitecto Crispo Capurro, que es el coordinador del Plan Fénix, reconoce que no sabe para qué administración se está haciendo el edificio.

Todo lo que se ha divulgado está como en el aire. Se ha hablado de usar la Estación Central como shopping center, museo, vivienda e, incluso, como supermercado. Sólo se ha hecho esa intervención, más la "reparación" de los techos de la Estación y la iluminación. Hablo de "reparación" porque se colocó un techo nuevo que se voló en varias partes luego de los últimos temporales. Además, se sigue lloviendo. Tuvimos ocasión de ver las chapas plásticas anteriores y compararlas con las nuevas que, obviamente, son mucho más chicas y menos resistentes. Además, las luces que instalaron, se apagan muy seguido sin motivo aparente.

Asimismo, de los sobretechos que dan para las calles Paraguay y Río Negro, se quitaron las vigas originales que tenían grabado el nombre del

ferrocarril en inglés: "Central Uruguay Railway". Se pusieron vigas y techos nuevos. Esto significa que no se ha hecho una reparación responsable, teniendo en cuenta que se trata de un monumento histórico. Se tendrían que haber dejado esas vigas, que eran originales, de 1897; incluso, de antes de esa fecha, ya que hubo que importarlas de Inglaterra cuando se construyó la Estación. Se eliminaron, y no sabemos cuál fue su destino. Probablemente estén en una barraca de hierro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lamentablemente, no podemos disponer de más tiempo porque ya está esperando la próxima delegación. De todos modos, agradecemos la presencia de representantes del Grupo de Pasajeros de Defensa de la Estación Central.

(Se retiran de Sala los representantes del Grupo de Pasajeros de Defensa de la Estación Central)